



TITLE:

# I 60年代トヨタの多銘柄多様量産機構の展開 - 日本自動車工業における寡占体制確立の基礎 -

AUTHOR(S):

塩地, 洋

---

CITATION:

塩地, 洋. I 60年代トヨタの多銘柄多様量産機構の展開 - 日本自動車工業における寡占体制確立の基礎 -. 経済論叢 1984, 134(1-2): 125-126

ISSUE DATE:

1984-07

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/134034>

RIGHT:

# 經濟論叢

第 134 卷 第 1・2 号

---

|                                     |      |     |
|-------------------------------------|------|-----|
| ニコルソンの原価管理思考について……………               | 野村秀和 | 1   |
| 日本曹達から日曹コンツェルンへ……………                | 下谷政弘 | 28  |
| ウォルワース会社における予算<br>システムの確立……………      | 斎藤雅通 | 57  |
| 經濟民主主義と社会主義……………                    | 古河幹夫 | 84  |
| 1820年代末フランス製鉄業における資本・<br>賃労働関係…………… | 清水克洋 | 100 |

經濟学会記事

---

昭和 59 年 7・8 月

京都大學經濟學會

## I 60年代トヨタの多銘柄多様量産機構の展開 ——日本自動車工業における寡占体制確立の基礎——

京都大学大学院学生 塩 地 洋

### (報告要旨)

1 本報告の目的は、60年代後半に確立されたとされる、日本自動車工業における寡占体制の生産機構上の基礎を解明することにある。

2 60年代に日本自動車工業は画期的成長をとげたが、企業間競争に着目するとこの時期は、トヨタと日産の上位2企業がシェアを高め、また上位2企業を中心とする合併・提携が進展し、寡占体制が確立した時期でもあった。そこで次の問題をたてることができる。つまり、当該期の企業間競争を底流において規定した、上位・下位企業間の生産機構上の格差はどのような形態・内容をもってあらわれていたのか。上位企業が生産台数を急増させ、かつ市場支配力を増大させ、寡占体制を確立させていった過程で、その生産機構においてはどのような画期的転換を検出することが可能か。

3 従来の研究では、企業間格差の形式要因については、①量産規模格差(規模の経済性)②フルライン政策の展開力格差③部品製造企業の育成・系列化での格差、等として解明されてきた。しかし、生産機構の分析においては、設備投資規模や新鋭機械導入時期等の羅列的な分析しかなされておらず、60年代における生産機構の画期的転換を把握しえていない。とくに①フルラインプロダクションの実現機構(多銘柄量産機構)②ワイドセレクト化および「受注」生産の実現機構(多仕様量産機構)の分析はほとんどなされていない。しかし、60年代の企業間競争においては、製品差別化競争は重要な位置を占めており、その実現機構の分析は決定的に重要である。とくに日本では量産化と多銘柄化・多仕様化が同時期に展開されたため、量産効果も低めることなく多銘柄化・多仕様化をすすめるという難題が生じ、この解決策のあり方も企業間競争の規定要因であった。そこで本報告は、多銘柄量産機構・多仕様量産機構の確立過程の解明という視点から60年代トヨタの生産機構の史的展開を明らかにし、寡占体制の生産機構上の基礎を明らかにすることを課題とする。

4 多銘柄量産機構：①トヨタ自工におけるプラント間分業体制＝地域拡散型工場結合体の形成。50年代末には本社プラントのみであったが、以後、元町、高岡、堤等と新プラントが建設され、これらのプラント間分業により多銘柄化が展開された。②委託生産による補完。協豊会企業(トヨタ車体等)では、60年代前半にはトラック・バン中心、後半には量産乗用車をも含めた委託生産が展開された。また業務提携企業の日野、ダイ

ハツでもトヨタ車の委託生産がなされ、トヨタの全生産台数の45—50%の組立生産は委託生産によって担当された。③業務提携による大型トラック・バス部門（日野）と軽四輪部門（ダイハツ）の両部門のトヨタグループへの編入。この過程は、トヨタグループとしての多品種量産機構の展開過程としても把握しうる。

5 多仕様量産機構：①生産管理機構へのコンピュータの編入。1本の組立ラインで数百万にも多仕様化された車の生産が可能となり、ワイドセレクション化が急進展した。②受注・生産計画システムの変革。70年時点ではデیلیーオーダーシステム・デیلیースケジューリングシステムが導入され、「受注」生産化が実現された。この過程は自動車工業史における少種・大量・見込生産から多種・大量・「受注」生産への転換過程であった。

6 以上要約したトヨタの多銘柄多仕様量産機構は①価格競争体制②製品差別化競争体制を画期的に強化し、市場支配力を強めた。日産も基本的に同様の展開を示した。そして、この多銘柄多仕様量産機構の展開格差という点での上位・下位企業間格差が業界再編成の基底を形成していた。したがって、上位企業での多銘柄多仕様量産機構の確立こそが日本自動車工業における寡占体制確立の生産機構上の基礎をなしたと結論づけうるのである。